



GRONDAGENOVA  
DIBATTITO PUBBLICO

# La Gronda di Genova

DIBATTITO PUBBLICO

1 febbraio - 30 aprile 2009

# Quaderno degli attori



---

Presentato da **PIERO SCARPA**

---

Aggiornamento 10 aprile 2009

---



## COMITATO ANTIGRONDA VALPOLCEVERA

Ho partecipato a varie Assemblee sia in via Porro che alle manifestazioni alla Regione e al Comune e voglio ringraziare l'intero Comitato Antigronda Valpolcevera per l'obiettività nell'esporre i vari problemi e per la prudenza nel valutare sia l'evolversi degli eventi sia la veridicità di quanto le autorità hanno finora proposto in merito alla costruzione della bretella autostradale denominata "Gronda di Ponente".

Con questa lettera vorrei esporre il mio punto di vista, le riflessioni ed i commenti sull'argomento.

- Il mio è un NO a tutte le alternative di costruzione della gronda
- Il mio è un SI alla costruzione di infrastrutture nell'ambito del percorso cittadino e portuale

### Perché NO

Occorre valutare l'impatto sociale prima di tutto: la costruzione della gronda comporterebbe l'espulsione di tante famiglie del quartiere, composte per lo più da persone anziane con le loro abitudini, legami familiari, amicizie.

Occorre quindi valutare l'impatto ambientale: per quelli che restano, per tanti anni, il quartiere coinvolto verrà compromesso dai cantieri di

lavoro, dalla polvere e dal traffico pesante. Il tessuto urbano perderà una fetta grossa (stimata in un fronte di almeno 500 metri) dei quartieri di Certosa/Campasso/corso Perrone con evidenti danni economici, verrà fatta "tabula rasa" di negozi, attività commerciali ed artigianali.

Per quanto attiene ai costi, siamo di fronte a un "dico e non dico": per le varie tipologie di gronde sono state previste spese dai 4,2 ai 5,7 miliardi di euro, a seconda del tracciato, dimenticando - volutamente - di esporre tutti i costi, le ulteriori spese che graverebbero per demolizioni dei fabbricati, opifici e del vecchio - si fa per dire - ponte Morandi, per le nuove strade di cantiere, per la costruzione delle nuove case, per gli indennizzi a privati ed aziende, per le spese di traslochi, non tralasciando la revisione dei costi in corso d'opera, le transazioni legali per indennizzi e le conseguenti liti giudiziarie, con un aggravio notevole sulle cifre iniziali esposte ed anche sulla lievitazione dei tempi: dai sette anni previsti, i lavori potrebbero protrarsi sino ai 10 e più anni!

### Perché SI

Dico un SI alle infrastrutture sia cittadine che portuali: un SI allo scorporo dal progetto Gronde e alla

costruzione prioritaria del raccordo casello autostrada Ovest – svincolo S. Benigno - Porto evitando di interferire con il traffico cittadino. Si ai lavori di dragaggio in porto ed in particolare alle infrastrutture ferroviarie di svincoli e di manovra in ambito portuale ed al sistema ferroviario dell'avamposto, realizzando, finalmente, il completamento della ferrovia tra Voltri e quelle di valico (lavori inspiegabilmente fermi a Borzoli a soli 2 km dalla connessione). Tutti questi fattori potrebbero incrementare notevolmente il traffico ferroviario delle merci.

Sarebbe inoltre possibile ottenere un ulteriore alleggerimento del flusso TIR in entrata -uscita dal casello autostradale di Genova - Ovest in direzione S. Benigno Porto con il completamento delle corsie sulle strade di sponda sull'alveo Polcevera e, in contemporanea, ampliando le sedi stradali con la costruzione di una terza corsia di marcia da ambo i lati - riservandola al traffico di mezzi pesanti - e, infine, prolungando le strade di sponda sino agli svincoli che immettono: a Nord nel casello autostradale di Bolzaneto; a Sud, invece, con l'ausilio di Sovrappassi o Sottopassi sul Ponte Pieragostini di Cornigliano, con l'apertura di un nuovo VALICO PORTUALE DI ENTRATA/USCITA a ponente del Canepa - Libia e con la connessione

con la nuova strada a mare - già in fase di realizzazione - sino a raggiungere gli svincoli del casello dell' Autostrada di Cornigliano: si punterebbe al collegamento diretto con il porto.

Relativamente ai flussi di traffico delle autostrade A7 ed A10, si potrebbe ottenere un sensibile calo in entrata/uscita sul casello di Genova Ovest non solo dirottando parte del traffico pesante sulla direttrice Bolzaneto-strade di sponda-Cornigliano (come già accennato), ma convogliando sullo stesso casello di Bolzaneto il traffico auto dei pendolari provenienti dalle autostrade unitamente a quello dei paesi che gravitano sull'alta Valpolcevera (Murta, Campomorone, Ceranesi, PonteX, Mignanego, SerraRicò, S.Olcese) dirottandolo su un ampio parcheggio di interscambio a doppia piattaforma da costruire all'altezza della stazione FS di Bolzaneto, sovrastando l'alveo del Polcevera, che potrebbe essere adibito nella parte inferiore a parcheggio auto con h. massima m. 2.50 e, nella parte superiore, collegandolo con le strade di sponda, con il casello autostradale e con la stazione FS di Bolzaneto, nonchè con un servizio Bus celere per il centro città e con una nuova stazione della Metropolitana, da costruirsi con elevata priorità, che dovrà essere collegata con il tron-

co terminale di Brin-Certosa (poco più di 2 Km). Una parte della piattaforma di superficie potrebbe inoltre essere adibita a parco pubblico ad uso dei cittadini della delegazione di Bolzaneto.

### Perché il SI per lo sviluppo del Trasporto via FERROVIA

In Europa e nei paesi industrializzati del mondo il trasporto merci a mezzo ferrovia ha un indice che supera il 60% delle merci movimentate; l'Italia è al di sotto del 15%, quindi noi, con l'85% delle merci trasportate via gomma, ci mettiamo immediatamente al di fuori da un sistema logistico ritenuto il più valido dalla maggior parte dei paesi più industrializzati del mondo, sia sotto il profilo economico, sia sotto altri importanti parametri quali l'inquinamento ambientale e socio-sanitario.

Gli ultimi sviluppi del TRASPORTO TRENO ALTA VELOCITÀ hanno reso competitivo il trasporto PASSEGGERI persino con l'AEREO. Ma stiamo attenti: l'ultima notizia ci viene dalla Spagna che ha attivato anche il TRASPORTO MERCI - TRENO CONTAINER- SULLA LINEA ALTA VELOCITÀ con cadenza trisettimanale sulla tratta PORTO BARCELLONA - CENTRO LOGISTICO di LIONE; inoltre recente è la notizia del collegamento, sempre a mezzo treni veloci

merci/container, anche sulla tratta VALENCIA-MARSIGLIA.

In questa ottica, il caso della SVIZZERA è esemplare. Leggiamo dall'articolo del Secolo XIX del 16/2, editoriale di A.Leto ".....La Svizzera ha deciso di superare l'imbarazzante e penoso record di traffico pesante che l'attraversa solo in fase di transito, varando nel 1997 un grande progetto denominato "2ALP TRANSIT". Quando entrerà in funzione, nel 2012, il traffico pesante sarà costretto a lasciare le Autostrade, per imbarcarsi ai portali ferroviari di ingresso Svizzera e attraverserà tutto il paese effettuando gran parte del tragitto lungo nuovi tunnel scavati sotto le Alpi. PIANO dei TRASPORTI, RIVOLUZIONARIO CAPACE DI ELIMINARE DRASTICAMENTE DALLE STRADE i TIR che tanti incidenti provocano e di tanto inquinamento si rendono responsabili. Si badi bene, non si tratta di vietare il transito, bensì solo di dirottarlo su un VALIDO ED EFFICIENTE VETTORE ALTERNATIVO con beneficio di tutti!"

Per quanto riguarda le priorità di costruzione delle grandi infrastrutture di trasporto, anche il Governo italiano si muove oramai nella direzione Treno e tra queste opere c'è, tra le priorità, oltre all'espansione dell'ALTA VELOCITÀ, il SI alla costruzione del collegamento

ferroviario del “3° VALICO GENOVA - OLTRE APPENNINO”: si tratta del 5° CORRIDOIO che dal porto di ROTTERDAM raggiunge GENOVA, opera inserita dalla CEE tra quelle STRATEGICHE e PRIORITARIE (il primo tratto di linea ferroviaria di connessione con il porto di ROTTERDAM è già stato portato a termine). Noi dovremmo fare la nostra parte, riaprendo subito i cantieri in galleria di valico, già avviati, ed il collegamento con il porto di Voltri, adoperandoci così ad aumentare, in misura notevole, la capacità di trasporto del sistema ferrovia e diminuendo, allo stesso tempo, quello su gomma.

Anche nel mondo dei grandi armatori (es. Msc-Aponte) e dei terminalisti è allo studio la realizzazione di una “banchina-deposito” da 500.000 container nelle aree dell’Alessandrino da trasferire dal porto di Voltri a mezzo ferrovia. Un altro progetto, ancora più corposo, di movimentazione di milioni di Teu è il sistema rivoluzionario detto “bruco” con collegamento navetta su binari attraverso una galleria lunga 30 km tra Voltri ed il retroporto -Terminal fino alle pianure dell’alessandrino; questo studio è stato sviluppato dal Politecnico dell’Università di Torino con il beneplacito di armatori, terminalisti del porto di Genova e delle autori-

tà regionali di Piemonte, Lombardia, Liguria, del mondo industriale (al di qua e al di là dell’Appennino) e con il consenso dell’autorità portuale Genovese. In definitiva, la scelta del sistema di trasporto a mezzo ferrovia è il più valido: ancora di più per Genova, avara di spazi nel suo porto e con una rete stradale di accesso che non è in grado di seguire l’espansione dei traffici marittimi. Il dirottamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, che dovrà essere graduale fino al raggiungimento delle percentuali sopra citate, sarà quindi in grado di risolvere buona parte dei problemi in esame.

Esaminando infine il sistema di trasporto su gomma, alcuni affermano che le tariffe sono inferiori, di poco, a quelle delle ferrovie. Occorre ricordare che negli anni ‘70 l’autotrasporto, in accordo con il governo, aveva ottenuto per legge, regolarmente pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, una tariffa detta “A FORCELLA”, ottenuta dall’esame di tutti i costi di esercizio, di spese fisse e variabili che avevano portato all’adeguamento - per decreto - di nuove tariffe, con aumenti nell’ordine del 30/40%; tali tariffe ogni due anni dovevano essere riviste e rimodulate secondo le variazioni dei costi: ebbene, queste nuove tariffe non vennero mai rispettate

ed i decreti vennero, come si suol dire, “appesi al chiodo”. All’epoca, evidentemente, ciò non rientrava nella strategia dei grandi committenti: armatori, agenzie marittime ed industrie che, con il nuovo sistema di trasporto a mezzo container, dovevano confrontarsi con la concorrenza dei porti del Nord Europa. Attraverso operatori di trasporto ubicati nelle principali piazze del Nord Italia ed in particolare nel Porto di Genova (detti “Bagarini” a Genova e “Caporali” o “Famiglie” in altre piazze), ai quali delegarono la movimentazione dei container dal porto di sbarco sino a destino, i suddetti stopparono gli aumenti delle tariffe e monopolizzarono tutti i traffici legati al trasporto, imponendo tariffe da fame e balzelli a una miriade di Padroncini e piccole società che, da allora e a tutt’oggi, si sono trovate in grosse difficoltà, dovendo così chiudere o fallire. Per restare sulla piazza e per riuscire a pagare le cambiali degli automezzi (senza considerare gli ammortamenti), i padroncini devono viaggiare per 14/15 ore al giorno, percorrere 600/700 Km ogni 24 ore e magari pagare, ogni fine mese, una grossa “Cagnotta” sul fatturato al Bagarino di turno che assicura loro i viaggi. È evidente che il trasferimento a mezzo treno e lo stoccaggio dei container oltre Appenni-

no darebbe la possibilità all’autista di poter lavorare su distanze brevi sino a 150-200 Km dal terminal, con un lavoro meno faticoso, tariffe giuste, evitando balzelli non dovuti, più umano e più vicino alla famiglia. Se invece il trasporto che si svolge nella direzione nord-sud e viceversa continuerà a svilupparsi via gomma su autostrada, sarà un continuo rincorrersi (come fa il cane che si morde la coda) fra aumenti di traffici, nuove infrastrutture, nuove autostrade, grandi autoparchi ai margini della città (per non parlare dell’inquinamento dei problemi sanitari tutti fattori che hanno un costo per la collettività e per la nazione, come già detto).

## CONCLUSIONI

I progetti di trasferimento (sarebbe meglio dire “di transito”) dei CONTAINERS dal porto di Genova all’entroterra Alessandrino, premiano l’uso della FERROVIA perché: sono i più convenienti, sono più economici, offrono tempi di percorrenza molto più rapidi di qualsiasi altro mezzo di trasporto, sono meno inquinanti, hanno un ridotto impatto ambientale, sono stati scelti ed utilizzati da paesi altamente industrializzati quali Francia - Spagna - Svizzera - Germania - (in alcuni di questi con l’uso dell’ALTA VELOCITÀ). Questi Paesi potrebbe-

ro diventare, quanto prima, nostri concorrenti e potremmo ritrovarceli, nonappena saranno pronte le interconnessioni delle nostre linee ad alta velocità con quelle francesi, con i loro treni container in piena pianura padana.

Evidentemente se ne sono accorti i nostri grandi armatori, industriali, terminalisti e, in doppia veste, anche gli Azionisti di maggioranza di alcune Autostrade private che, con il progetto del retroporto di Genova - collocato nelle pianure di Alessandria - inizieranno i lavori a luglio 2009 e li termineranno a luglio 2012, potendo così movimentare a mezzo treno e stoccare nel terminal suddetto ben 500.000 TEU, equivalenti a 290.000 TIR ANNUI e 1100 TIR GIORNALIERI IN MENO SULL'AUTOSTRADA da e per GENOVA PORTO. A questi traffici occorre inoltre aggiungere gli altri treni container, diretti ad altri Terminal Containers ed Interporti ubicati in località più distanti.

Se si considerano, dunque, le tendenze europee ed internazionali del mercato dei trasporti, è indubbio che la strada da percorrere per il presente e per il futuro è una sola e passa per la FERROVIA.

Allora, prima che sia troppo tardi, occorre ridiscutere il progetto in alternativa tra AUTOSTRADA e FER-

ROVIA perché, nell'immediato, l'incremento dei FLUSSI DI TRAFFICO ALTERNATIVI FERROVIARI potrebbe far diminuire NOTEVOLMENTE i TRAFFICI TIR SULLE AUTOSTRADE PER IL PORTO DI GENOVA e potrebbe far CROLLARE le CRITICITÀ del nodo genovese.

A questo punto il "PROGETTO GRONDA" perderà di efficacia: sarà infatti sufficiente stralciare ed attuare il progetto di connessione fra Genova Ovest ed il Nodo di S.Benigno - Porto, nonché i vari progetti delle infrastrutture viarie cittadine (alcune già in fase di esecuzione o in progetto).

Alla fine dei conti, tutto il "Progetto Gronda" condurrebbe ad ottenere solamente DUE CORSIE IN PIÙ rispetto all'attuale Ponte Morandi, ma al prezzo di stravolgere tutto il territorio di Genova - Ponente, utilizzando ingenti somme di denaro pubblico e non affrontando il vero problema che è quello di trasferire le merci al Nord oltre le Alpi.

Invito quelle parti politiche schierate UNICAMENTE per il SI alla GRONDA a discutere ed a confrontarsi con le parti in causa, tenendo conto delle opinioni e delle istanze dei cittadini del PONENTE GENOVESE (da BOLZANETO a VOLTRI) che li hanno votati per salvaguardare, UNICAMENTE, gli Interessi



# Quaderno degli attori

**PIERO SCARPA**

della COMUNITÀ.

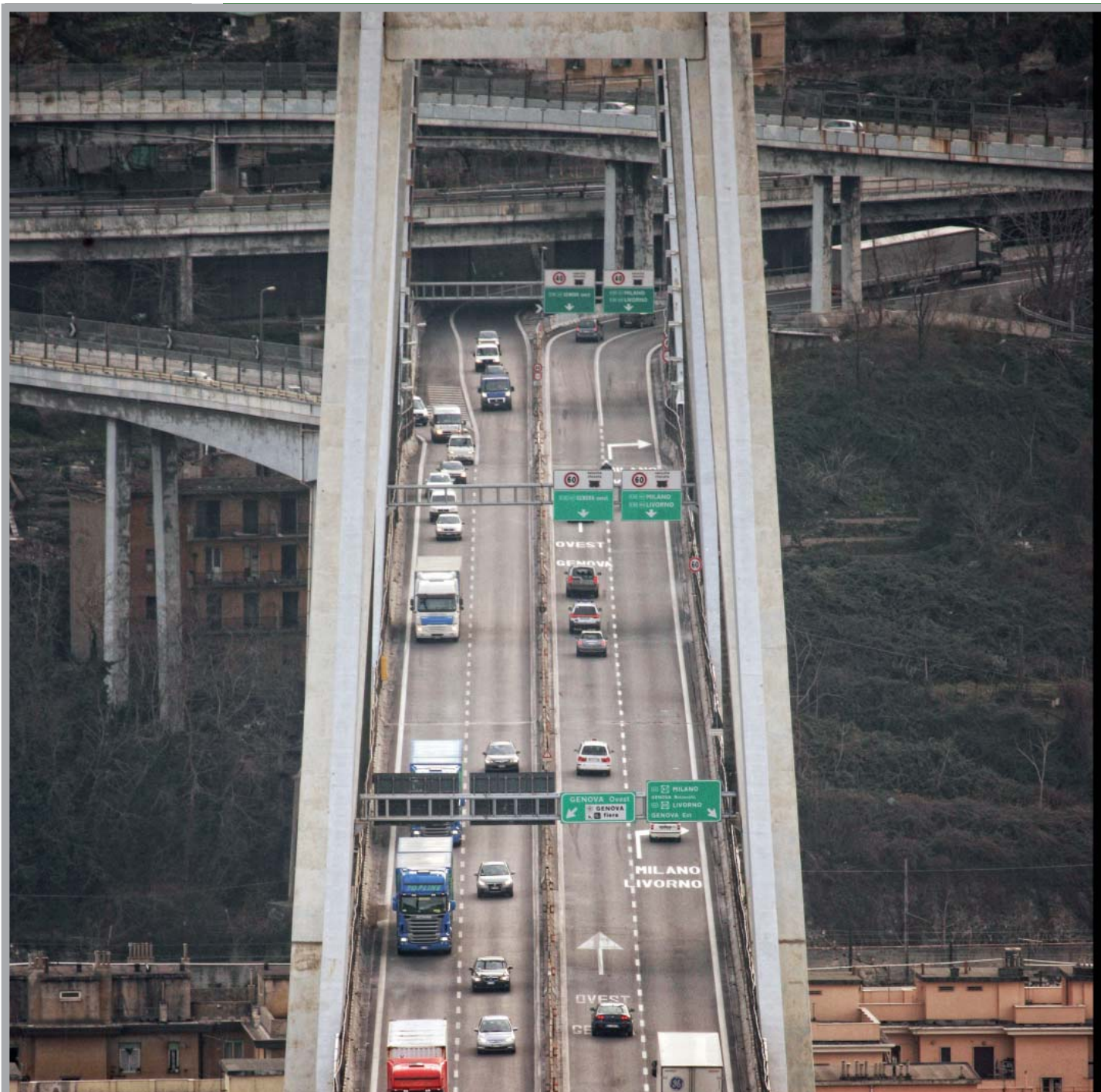
PER ULTERIORI INFORMAZIONI

Piero Scarpa

Via Campi 1/A/8

16159 GENOVA





## **Commissione per il Dibattito Pubblico sulla Gronda di Genova**

c/o Ufficio Città Partecipata – Comune di Genova – Via di Mascherona, 19 – 16123 – Genova

**Tel.** 010/20976208 – **Sito web:** <http://urbancenter.comune.genova.it>

**Mail:** [commissionedibattitopubblico@comune.genova.it](mailto:commissionedibattitopubblico@comune.genova.it)